OFFICIAL PLAN REVIEW

EMPLOYMENT AREAS

DISCUSSION PAPER

REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
PLANNING DEPARTMENT November, 1988

TABLE OF CONTENTS

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	The regional interests in employment areas	1
3.0	Regional objectives for employment areas	2
4.0	Policies	4
	4.1 Intensive employment areas	4
	4.2 Extensive employment areas	8
	4.3 Distribution of employment areas	9
	4.3.1 Rural area	9
	4.3.2 Urban area	10

1.0 INTRODUCTION

The Official Plan for the Regional Municipality of Ottawa-Carleton was adopted in 1974. It is being reviewed to see whether it should be updated. Several papers have been prepared as part of this review. They are listed inside the front cover and are available on request. This is the discussion paper on employment areas, for which a longer resource paper is also available on request.

The purpose of the review is to prepare policies suitable for adoption in the regional official plan which will guide the physical development of the regional municipality for the next 20 years and beyond. Consultation with the public and affected agencies is an important part of the review process and individuals and groups are invited to respond to this paper and other documents.

The review is being carried out in two stages. Stage one concluded in December 1984 when Regional Council adopted 14 recommendations. Stage two, of which this paper is a part, is to develop policy proposals based on the 14 adopted recommendations. The 14 recommendations may be found inside the back cover.

The paper on regional development strategy proposes nine regional goals. The two which most directly affect employment areas are as follows:

- Provide for an amount and variety of housing and employment adequate to meet the requirements for the projected population,

- Provide a land use and transportation system which emphasizes convenience of movement between destinations and affords good opportunity for the provision of a full range of utilities and community facilities.

2.0 REGIONAL INTERESTS

An analysis of future demographic changes shows that as the baby boom generation moves into middle age an increasing number of jobs will be required just to provide the employment needs of the population. Furthermore, if present trends continue additional jobs will be required to provide jobs for an increasing number of women who wish to enter and remain in the labour force.

It is also considered desirable to have sufficient jobs to provide choice of employment.

Figure 1

COMPOSITION OF PROJECTED EMPLOYMENT BY SECTOR

	1981		2001	
Primary Activity	700[1]	0.2	2,400[2]	0.5
Manufacturing	21,400	7.3	34,800	7.9
Construction	9,800	3.3	13,800	3.1
Transport/Com/Util	12,500	4.3	22,000	5.0
Trade	42,500	14.5	62,000	14.0
Fin/Ins/R.Estate	12,600	4.3	18,400	4.2
Comm/Bus/Pers Services	91,700	31.5	140,600	31.8
Federal Admin	88,200	30.3	131,200	29.7
Provincial Admin	2,600	0.9	3,300	0.7
Local Admin	8,600	2.9	11,500	2.6
Other Admin	1,600	0.5	2,200	0.5
Total Employment	292,200	100%	442,200	100%

[1]Farmers were not covered by the 1981 employment survey and are not included.
[2]2001 employment includes an estimate for farmers.

Based on past performance, employment growth is likely to be more than that required to meet the job needs of the existing population. This will result in more people being attracted to the region from elsewhere, which in turn will result in the demand for more goods and services. Figure 1 illustrates the projected growth in employment by sector from 1981 to 2001. Based on the above the first regional interest is:

- **in the continuing growth of employment.**

There is a close relationship between employment distribution and peak hour travel which in turn determines the need for transportation infrastructure. Work based trips account for 60% of the total (evening) peak hour trips.

One of the recommendations approved by Council at the end of stage one of the official plan review is that:

- the regional development strategy be based on shifting the emphasis of employment growth away from the central area to other employment centres-with special emphasis on selected nodes along the transitway and the urban communities outside the greenbelt.

The second regional interest is therefore:

- **in the distribution of employment growth.**

3.0 REGIONAL OBJECTIVES

Figure 1 shows a projected employment growth to year 2001 of 150,000 jobs. It is important that the official plan look beyond 2001 to the longer term. Therefore, the first objective being proposed is:

1. **To accommodate a possible growth of 150,000 jobs by 2001 with the expectation of additional growth beyond 2001.**

One of the ways in which this objective can be implemented is by designating sufficient land to accommodate the number of jobs indicated, in locations which are attractive to employers.

Site visibility from major transportation facilities, accessibility by both public transit and road, and servicing with water and sewers are all important factors. Based on this the second proposed regional objective is:

2. **To designate employment areas that are visible, accessible and adequately serviced for employment related development.**

Reference has already been made to the desire to shift the emphasis of employment growth away from the central area to other employment centres. In doing this the opportunity will be provided for a closer relationship between home and work, which potentially may shorten work trips and thus conserve energy and reduce total travel demand. It is suggested that residents of Orleans should have the same opportunity of working in their own community as residents inside the greenbelt have of working in reasonable proximity to their place of residence.

Figure 2

1981 DISTRIBUTION OF DWELLING UNITS AND JOBS

	Dwelling Units	Jobs	JOBS/DU
Central Area	2,360	67,330	28.53
Inner Area	34,850	57,140	1.64
Suburbs (East)	66,150	75,300	1.14
Suburbs (West)	66,610	73,100	1.10
West Urban Community	5,300	7,220	1.36
East Urban Community	6,470	2,300	0.36
Barrhaven	2,650	340	0.13
Rural	16,115	9,485	0.59
Total	200,505	292,215	1.46

A way of measuring the amount of local work opportunity is the ratio between the number of dwelling units and the number of jobs that could locate in broad areas of the region. Figure 2 illustrates the 1981 distribution of dwelling units and jobs. (The broad areas referred to in Figure 2 are illustrated on Figure 3.) The third proposed regional objective is:

3. **To designate employment areas that provide for a distribution of jobs approximately in proportion to the distribution of labour force across the urban area.**

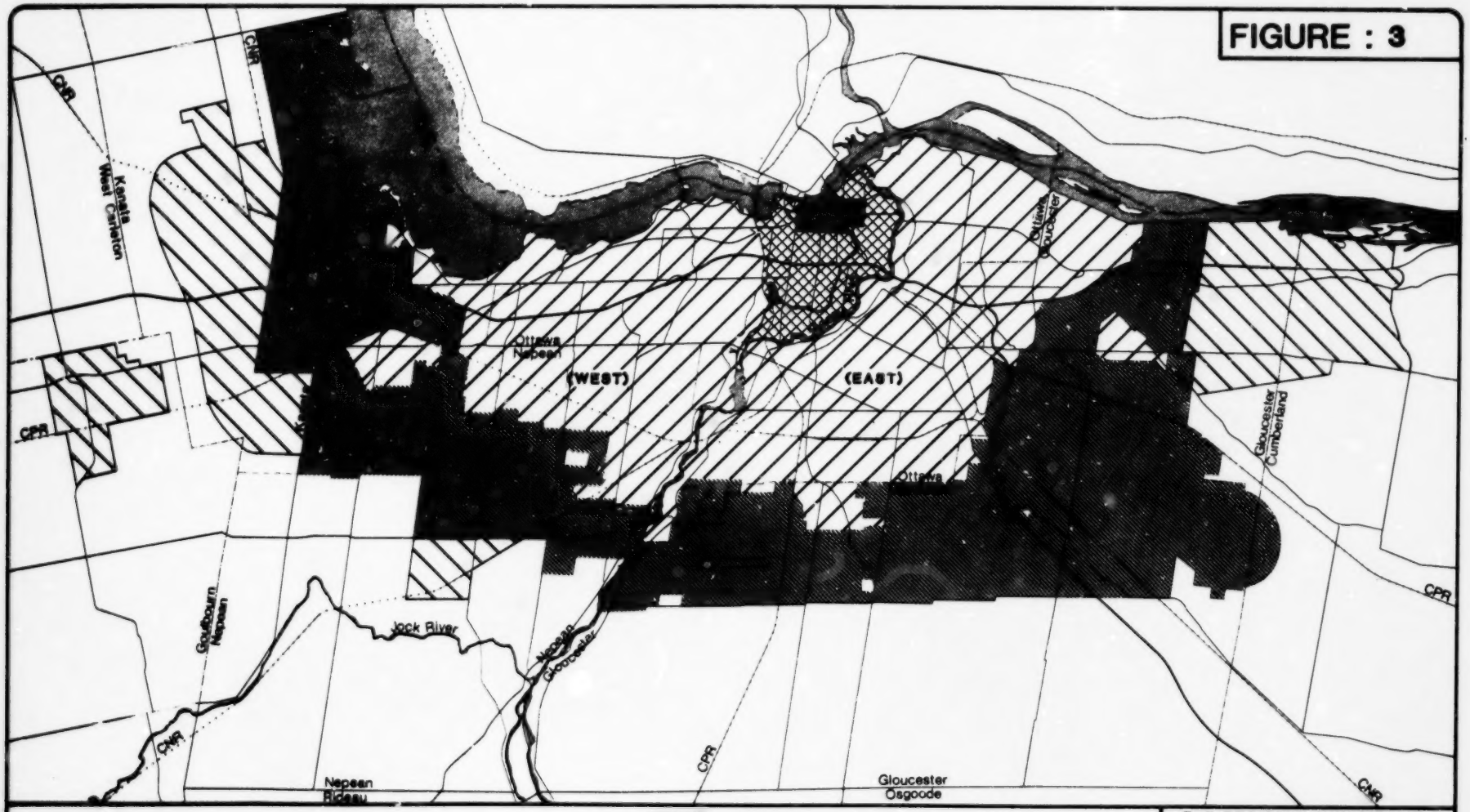


FIGURE : 3
CNR
CPR
Kanata
West Carleton
Ottawa
Nepean
(WEST)
(EAST)
Ottawa
Gloucester
Cumberland
Gloucester
Osgoode
Nepean
Ridgeau
Goulbourn
Nepean
Jock River
Mississippi
Gloucester
GEOGRAPHIC SUBAREAS
Central Area
Inner Area
Suburbs
Urban Communities & Stittsville
THE REGIONAL MUNICIPALITY
OF OTTAWA-CARLETON
Planning
Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE
D'OTTAWA-CARLETON
Scale
Échelle
2.5
0
2.5km.
OFFICIAL PLAN REVIEW, OCTOBER, 1985

GEOGRAPHIC SYSTEMS

Reference has already been made to the fact that 60% of trips in the evening peak hour are work trips. Analysis of journey to work data from the 1981 census indicates that only a minority of the labour force actually works close to home. It is important therefore to maximise the accessibility of employment locations.

In particular, it is important to maximise transit access to employment locations. Stations on the transitway will be accessible in less than 40 minutes for most transit passengers. The paper on transportation proposes a goal that 40% of all jobs be located at transitway stations or in the central area. The fourth objective being proposed is:

4. **To designate employment areas that will provide good opportunity to use public transit.**

One of the recommendations approved by Regional Council in December 1984 was to minimise the infrastructure cost (including road construction) of new development. This can be achieved by maximising transit access to employment locations and by locating employment to take maximum advantage of the existing and planned capacity of the transportation system.

Unused road capacity is often available in the opposite direction to the peak flow. For example, in the evening peak there is unused capacity for travel inbound to the central area. Also there is generally more unused capacity (in either direction) as distance from the central area increases. Consequently, jobs located in the urban communities outside the greenbelt would make best use of existing infrastructure.

The second best location in terms of road capacity is just inside the inner limit of the greenbelt. Jobs in this location will produce trips against the direction of peak flows if held by employees who live inside the greenbelt. Jobs in this location could also intercept work trips originating in the urban communities that would normally be destined for the central area or other more distant locations. The following is proposed as the fifth objective:

5. **To designate employment areas that will minimise the requirement for new roads.**

Another goal proposed in the paper on the regional development strategy is to minimise the private and public cost of required services consistent with over all benefits. One way of doing this is to encourage a mix of uses in employment areas so that one trip can be made for a variety of activities. If only office uses are provided in a single location, employees must go elsewhere to do even minor errands. However if they are combined with retail, service and community facilities, it could be possible to shop, go to the library, and have a meal all at the same location. A mix of uses also offers opportunity for the shared use of facilities such as parking and thus can reduce land requirements.

A concentration of service and retail uses may act as a community focal point. There are a variety of sites, which at the moment are largely undeveloped, which have the potential to act as "mini downtowns". These sites include the town centres of the urban communities, South Keys, Blair Road/Ogilvie and Woodroffe/Baseline. Based on this the sixth objective being proposed is:

6. **To achieve a mix of uses and scale of development in some employment areas to provide community focal points.**

It is recognized that the development of employment areas will have to be compatible with the existing surrounding uses. It should also be recognized that some uses which provide employment should not locate in

residential areas because of their incompatibiity with surrounding uses. Thus the final objective being proposed is:

7. **To ensure that uses which provide employment are compatible with surrounding uses.**

4.0 POLICIES

Council can influence the location of employment by designating suitable areas for these uses (offices, factories, stores) in the official plan. In this way, Council helps determine the way the urban area develops, an influence it can reinforce by providing the infrastructure necessary for the desired development. Two alternative ways of designating employment areas were investigated.

Under the first, two employment designations would be used - "incensive employment" area and "extensive employment" area. An intensive employment area is an area where Council would want to achieve or maintain a high concentration of employment and a broad mix of uses that are well located on transit routes and major roads.

An extensive employment area is an area where the same high density of employment is not required but the area would be attractive to uses such as warehousing, manufacturing, utilities and construction. Criteria for locating extensive employment areas would include good road access, especially for trucks, but less emphasis on a high level of transit service.

The second way of designating employment areas would be to designate them by predominant use. This would give Regional Council greater control over the type of employment permitted in specific locations and is similar to the system used in the existing plan. Examples of such designations are office, industrial, retail, mixed use and business park.

The first approach is being recommended because it emphasises the intensity of development as being the prime regional concern and it will make it clear that Council favours mixed use developments in all locations. Designation by use (the second approach) will limit flexibility and would entail a level of control which does not appear necessary to ensure achievement of the identified regional objectives. Thus two designations are proposed, "intensive employment" and "extensive employment" areas.

4.1 Intensive employment areas

Based on the objectives identified above the following is proposed as the first policy:

1. **Locations designated as intensive employment areas on Figure 4, will be developed with a mix of uses that will provide a large concentration of jobs and may function as community focal points. Uses considered appropriate for intensive employment areas include but are not limited to; office, retail, community, entertainment, and high density residential uses.**

A large retail component contributes to the vitality of a mixed use development. It serves employees and residents of the surrounding area. The existing official plan includes as regional policy the following hierachy of shopping facilities:

- neighbourhood shopping facilities of up to 9,290 square metres,
- community shopping facilities of 9,290 square metres to 23,225 square metres,
- regional shopping facilities of over 23,225 square metres.

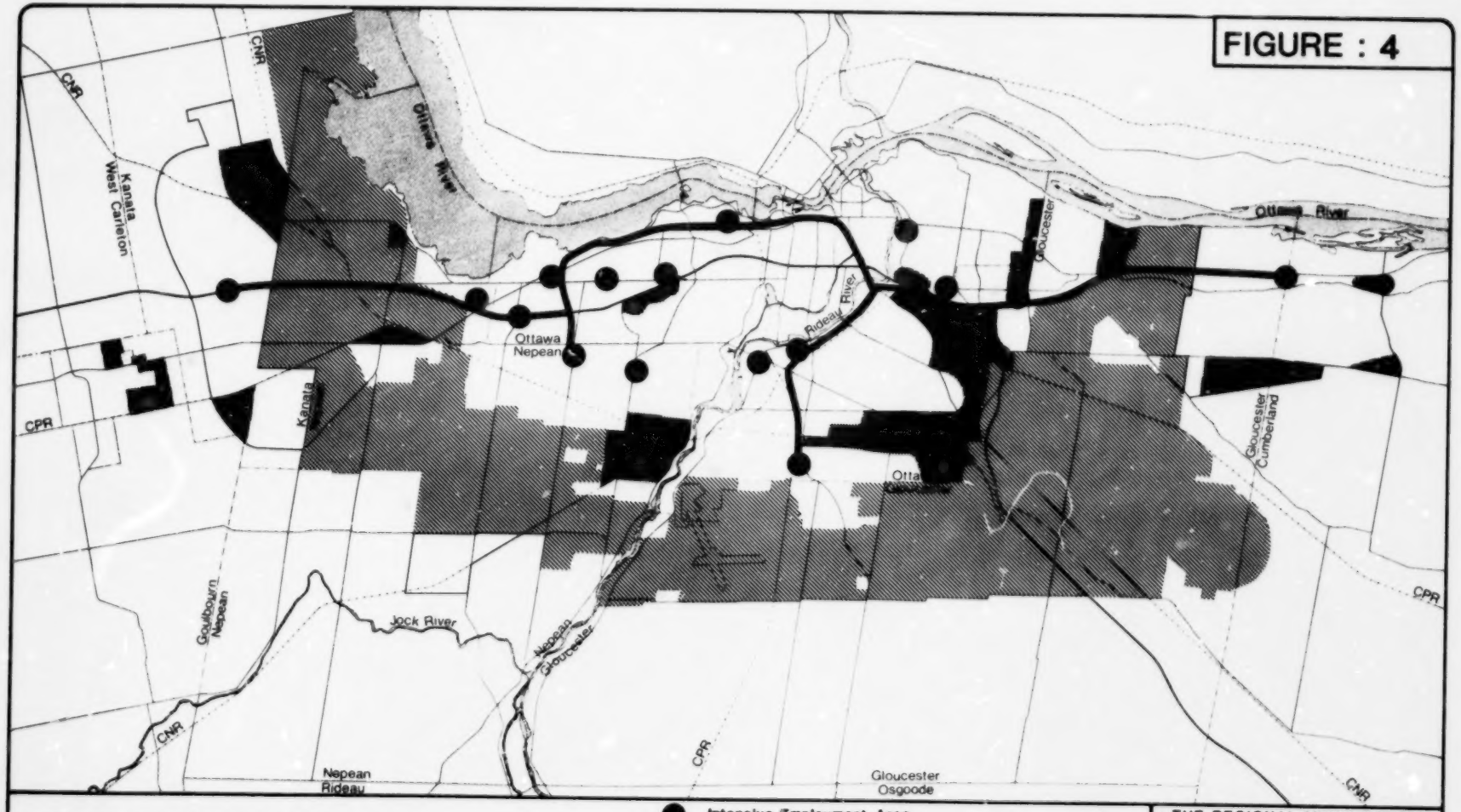


FIGURE : 4
CNR
CNR
Kanata
West Carleton
Ottawa River
Ottawa River
Gloucester
Ottawa
Nepean
Rideau River
CPR
Kanata
Gloucester
Cumberland
Jock River
Goulbourn
Nepean
Nepean
Gloucester
CPR
CNR
Nepean
Rideau
Gloucester
Osgoode
CPR
CNR
EMPLOYMENT AREAS
Intensive Employment Area
Extensive Employment Area
Transitway
THE REGIONAL MUNICIPALITY
OF OTTAWA-CARLETON
Planning
Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE
D'OTTAWA-CARLETON
Scale
Échelle
2.5
0
2.5km.
OFFICIAL PLAN REVIEW, OCTOBER, 1985

Neighbourhood shopping facilities serve only local needs of residential areas. Their location is of local concern and will not be subject to policies in the regional plan.

Usually a community shopping facility provides a supermarket (e.g. Loblaws, Dominion) a junior department store (e.g. Zellers, Woolco) and a range of ancillary retail space and services. A retail study recently completed for the region suggests an alternative approach to defining community shopping facilities because the retail industry, particularly the supermarket chains, is undergoing a period of change and reevaluation. The proposal defines a community shopping facility as 18,600 square metres of gross leasable area plus a supermarket. The proposal would permit expansion to a maximum of 32,155 square metres for certain sizes and types of stores. As this proposal implies a need to control the type of stores and tenants, it is considered too difficult to administer. Therefore, the second policy being proposed retains the definition of community shopping facilities in the existing official plan (rounded for metric).

2. **Community shopping facilities are defined as being between 10,000 square metres and 25,000 square metres of gross leasable area.**

The existing official plan contains policies to protect the retail potential of the central area, existing regional shopping facilities and the town centres of Kanata and Orleans. These are still considered important.

However having regard to the changing retail hierarchy and the long term nature of the official plan, it is proposed to introduce flexibility into the plan to provide for the expansion of community shopping facilities beyond 25,000 square metres in specific situations.

The recently completed retail study suggests that there is potential for an additional 92,000 square metres of community shopping space inside the greenbelt by 2001. Some of this could be developed as additions to existing shopping facilities, if Council were satisfied that these additions would not affect the retail potential of the town centres of the urban communities. Accordingly, the following is a proposed policy:

3. **Community shopping facilities may be developed or expanded beyond 25,000 square metres to an absolute maximum of 35,000 square metres provided that such developments or expansions be justified by a market study which will allow Council to review the impact of the proposed development on the retail function of the town centres of the urban communities.**

Since it is proposed to change the definition of community shopping facilities, it is also proposed to amend the definition of regional shopping facilities.

4. **A regional shopping facility is defined as being over 35,000 square metres of gross leasable area.**

In order to provide large retail component in intensive employment areas the fifth proposed policy is:

5. **Community shopping facilities shall locate in intensive employment areas.**

Currently all community shopping facilities are located in intensive employment areas identified on Figure 4 with the exception of Elmvale and Heron Gate shopping centres and the K-Mart plaza in Blossom Park. Since the intention of the above policy is to influence the location of new shopping facilities, the zoning status of these three shopping centres will not be affected.

The existing official plan designates four sites inside the greenbelt as regional shopping centres (Bayshore, Carlingwood, St. Laurent, and South Keys). Regional shopping facilities are also permitted in the town centres of Kanata and Orleans. The recently completed retail study indicates potential need for six regional shopping facilities by 2001. The sixth policy being proposed is therefore:

6. **Regional shopping facilities shall only be permitted at the following employment areas:**

   - **Bayshore**
   - **Carlingwood**
   - **St. Laurent**
   - **South Keys**
   - **Kanata Town Centre**
   - **Orleans Town Centre.**

The existing official plan provides that a developer must undertake a market analysis to show the impact of his proposal, if existing regional shopping centres are to be expanded or a new regional shopping centre is to be developed. However the policy provides for minor additions to be built without such analysis. The policy places no restriction on the number of "minor additions" and several expansions have occurred in the last decade at Bayshore, St. Laurent, and Carlingwood without benefit of a market study put before Regional Council. It is proposed that the existing policy be revised to require a market study when a proposed addition takes the gross leasable space beyond certain identified thresholds. A proposed policy is therefore:

7. **Council will require that the development of any new regional shopping facility inside the greenbelt (South Keys) and all additions to existing regional shopping facilities inside the greenbelt (Bayshore, Carlingwood, St. Laurent), resulting in an increase in gross leasable area to more than 50,000 square metres, 60,000 square metres, or any further increment of 10,000 square metres, be justified by a market study in order to allow Council to review the impact of the proposed development on the retail function of the central area and the town centres of the urban communities.**

In addition to retail development it is important that other employment is attracted to intensive employment areas. The most significant generator of employment is office development. The intensity of office development is controlled by local municipalities through zoning by-laws. A common measure of intensity is the "floor space index" (FSI). An FSI is a ratio between the area of the site and the area of the potential built space. An FSI of 1.0 allows one square metre of built space for every square metre of site area. Thus one hectare of land with an FSI of 1.0 could be developed with 10,000 square metres of built space. This represents a potential employment density of 400 employees per hectare for office uses.

However it is intended that intensive employment areas develop a mix of uses, such as retail, service, entertainment, etc. These uses generally have lower employment densities than office development, which will reduce the overall potential employment density. In order to achieve desired employment levels the following policy is proposed:

8. **Zoning by-laws adopted by local municipalities shall provide a floor space index, or a floor area ratio or similar control of not less than 1.0 in intensive employment areas.**

All sites proposed for designation as intensive employment areas conform to the preceding policy.

Office developments, particularly medical offices, are significant

traffic generators and can have substantial impacts on residential areas. Doctors' offices generate over five vehicle trips for every 90 square metres of office space in the development's peak hour. General office developments generate more than two vehicle trips for every 90 square metres of office space in the afternoon peak hour. Since intensive employment areas will have a high level of transit service and good road access, developments of this scale are more appropriately located in intensive employment areas rather than in extensive employment areas or residential areas. Therefore the following is proposed as a policy:

9. Medical office buildings in excess of 2,000 square metres and general office buildings in excess of 5,400 square metres shall locate in intensive employment areas.

Site access and the way in which a site is developed will affect the achievement of regional objectives concerning providing good opportunity to use public transit and avoiding disturbance to existing development. (To enhance their role of intensive employment areas as community focal points and to increase opportunities for energy conservation, adequate provision must be made for pedestrian and bicycle access to these areas and for pedestrian circulation within them.) The mix of uses must be well integrated with transit and with each other. Opportunities for such integration are greatest where the sites are largely undeveloped, such as at South Keys, Blair/Ogilvie and Baseline/ Woodroffe.

The rapid transit system is a major public investment which has the potential to provide community and land use benefits as well as transit operating cost reductions. In order to ensure that the transitway investment results in accessible, attractive and convenient development which will benefit both regional residents and businesses, it is proposed that plans be prepared for areas surrounding selected transitway stations as follows:

10. Regional Council will participate jointly with the affected area municipalities and property owners in the preparation of plans to coordinate development of intensive employment areas at transitway stations. These plans will include:

i) the appropriate mix and intensity of land uses,

ii) adequate sewer and water services,

iii) integration of the development with public transit,

iv) adequate road access and parking,

v) provision for pedestrian and bicycle access to and circulation within the site,

vi) integration between uses.

Proposed priority stations for the development of these plans are the town centres of Orleans and Kanata, Baseline/Woodroffe, South Keys and Blair/Ogilvie (Eastgate).

Some locations are already proving attractive to development. In the interim until the plans required above have been prepared, the following policy is proposed:

11. Until such plans are established, when approving or considering local official plans, secondary plans, plans of subdivision, plans of condominium, severances, zoning by-laws, site plans or amendments to one or more of them that relate to designated intensive employment areas at transitway stations, Council will consider the following:

i) **the suitability of the proposed uses for an intensive employment area,**

ii) **the adequacy of sewer and water services,**

iii) **the provision of safe, convenient pedestrian access to the transit station,**

iv) **the adequacy of road access and parking.**

The paper on transportation identifies advantages to pre-building the transitway stations in the Kanata and Orleans town centres. The stations can act as transit centres for the urban communities before the transitway itself is extended all the way to the urban communities and, if the province will agree, direct transit access to highways 17 and 417 can be provided. While the matter is discussed in the transportation paper from the transportation point of view,it is also recognized that pre-building these transitway stations will demonstrate a commitment to the extension of the transitways to the town centres of Orleans and Kanata. This commitment may encourage faster development of intensive uses in the town centres. Pre-building the transitway stations also increases the likelihood of good transit access being integrated into the subsequent development of other uses.

4.2 Extensive employment areas

While wishing to encourage a mix of uses in extensive employment areas, it must be borne in mind that the intensity of uses in these areas will be lower than at intensive employment locations, resulting in a lower level of transit service. The following policy is proposed:

12. **Locations designated as extensive employment areas on Figure 4 will be developed principally for industrial uses. A limited amount of retail, service, and office development may also be permitted, provided that these uses serve the principal uses located in extensive employment areas or would not be more appropriately located in intensive employment areas.**

While the level of transit service in extensive employment areas will be less than in intensive employment areas, it is important that the transit service provided be efficient and function well. The RMOC Transportation Department has guidelines for transit servicing of new residential and industrial subdivisions. It is proposed that the most important aspects of these guidelines be incorporated in the official plan.

In addition it is important that suitable locations be available for uses which, because of noise, odour or other undesirable characteristics, require separation from incompatible uses, particularly residential uses. The following policy is proposed:

13. **When approving or considering local official plans, secondary plans, plans of subdivison, plans of condominium, severances, zoning by-laws, site plans or amendments to one or more of them that relate to extensive employment areas, Council will ensure:**

i) **the suitability of the proposed uses for an extensive employment area,**

ii) **the provision of collector road systems which permit cost - efficient transit routings within approximately 400 metres of all commercial and industrial uses,**

iii) **the provision of paved, all-season walkways which minimise walking distances to transit stops,**

iv) **the provision of sidewalks on all streets carrying transit service,**

v) **adequate provision for suitable sites for heavy or noxious industry,**

vi) **adequacy of regional roads, water and sewer systems for the proposed use and density,**

vii) **compatibility with adjacent land uses.**

There have been concerns expressed over the years with respect to most of the vacant industrial lands in the region being held by a few landowners. The existing official plan raises this concern and suggests that it be addressed by designating sufficient land at a variety of locations for industrial development, and by area municipalities becoming actively and continuously involved in the ownership and development of industrial lands.

Designated extensive employment areas provide a variety of locations for industrial development. Several local municipalities have become involved in development of land in extensive employment areas. Some have been very successful in developing and marketing these lands. It is proposed that the existing policy encouraging municipal involvement in development of industrial land be modified slightly to be consistent with the proposed designation of extensive employment areas.

14. Council encourages an active and continuous involvement by area municipalities in the ownership and development of land in extensive employment areas.

4.3 Distribution of employment areas

It is anticipated that another major official plan review will take place in the mid-1990s. The paper on the regional development strategy proposes that sufficient land be designated to ensure that a ten year supply remains at that time. Consequently sufficient land is proposed to be designated to meet employment requirements to at least 2006. This is estimated to be an increase of 177,125 jobs from 1981.

It is projected that 3.5% of job growth will occur in the rural area, and that the remaining 96.5% will locate in the urban area. Based on an analysis of the location of jobs between 1976 and 1981 and having regard to the sectors of the economy which are likely to grow in the period, it is projected that land will be required to cater for the following breakdown of jobs locating in the urban area: scattered or institutional locations 20%, intensive areas 54%, extensive areas 26%. Scattered and institutional jobs are those located throughout predominantly residential areas (local commercial, schools, etc.), or in large institutions (hospitals, colleges, etc.). Figure 5 illustrates the number of jobs that are expected to locate in Ottawa-Carleton to 2006 by type of location.

4.3.1 Rural Area

Based on Figure 5, 6,200 jobs should be provided for in the rural area. Approximately 845 gross hectares of vacant rural industrial land have been designated in local official plans. This excludes lands designated in Stittsville which, because they are serviced or potentially servicable, are included in the inventory of vacant urban land. It is proposed that local municipalities provide for unserviced rural industrial land through their own local official plan policies. These lands will not be designated in the regional official plan.

In accordance with the policies being proposed in the paper on development in the rural area, villages with both central piped water and sewer services will be designated as part of the urban area in the regional official plan.

Figure 5						
LOCATION REQUIREMENTS OF EMPLOYMENT GROWTH TO 2006						
	RURAL	URBAN				TOTAL
		Intensive Employment Areas[1]	Extensive Employment Areas	Scattered & Institutional	Total Urban	
Requirements 1981 to 2001	5,230	77,200	38,600	28,950	144,750	150,000
Requirements 2001 to 2006	950	13,960	6,980	5,235	26,175	27,125
TOTAL REQUIREMENTS	6,200	91,160	45,580	34,185	170,925	177,125

1. Includes central area.

Industrial areas in these villages may be designated as extensive employment areas (see following discussion on Stittsville).

4.3.2 Urban Area

More than 170,000 new jobs should be provided for in the urban area. It is proposed that locations having a minimum of 2,000 jobs be considered of regional significance. Based on a minimum of 200 employees per hectare, sites of at least 10 hectares are required for intensive employment areas. Based on 40 employees per hectare, sites of 50 hectares are required for extensive employment areas.

This discussion breaks the urban area into seven subareas which are shown on Figure 3.

Central Area

A vibrant central area serving as a retail, entertainment and business focus is an advantage to the region. In 1981, 24% of all jobs in the urban area were located in the central area. As suburban areas become more attractive, the proportion of jobs located in the central area will likely fall. It is assumed for planning purposes that 21% of urban jobs will be located in the central area in 2006.

Inner Area

It is not recommended that employment areas be designated in the inner area. Designation of employment areas would indicate support for increasing employment in the inner area when in fact employment growth would increase congestion on the road system. In general, employment locations in the inner area do not have the employment locations that have the level of transit service that is considered appropriate for designation as intensive employment areas.

Suburbs

It has been argued above that employment should be located in areas which will encourage and provide the opportunity for shorter journeys to work and also in locations which are accessible to large numbers of people across the region.

Approximately 74,500 additional jobs must be provided for in the suburbs in order to provide good opportunities for residents of the suburbs to work in

reasonable proximity to their place of residence. Of these, 60,000 jobs are expected to locate in designated employment areas in the suburbs and the remainder in scattered or institutional locations.

A variety of sites in the suburbs were evaluated for designation as intensive employment areas on the basis of the following criteria:

- Site area
- Employment potential
- Transit access
- Road access
- Compatibility with adjacent uses
- Potential for mixed use development
- Site visibility

and the following are proposed to be designated as intensive employment areas:

- Eastgate (Blair and Ogilvie)
- South Keys (Bank and Hunt Club)
- Baseline/Woodroffe
- Bayshore
- Pinecrest
- Lincoln Fields
- Carlingwood/Fairlawn
- Tunney's Pasture
- Carling/Queensway
- Vanier Town Centre
- Billings Bridge
- Confederation Heights
- St. Laurent/Cyrville
- Merivale Road.

These locations could accommodate over 57,000 additional jobs, split fairly evenly east and west of the Rideau River. The sites proposed for designation are shown schematically on Figure 4. It is intended to define more precise boundaries for employment areas during the consultation process.

All industrial areas in the suburbs of at least 50 hectares, which are designated in the existing official plan, were considered for designation as extensive employment areas. Approximately 1,200 hectares of extensive employment land are vacant. This represents an employment potential of 40,000 jobs east of the Rideau River and 8,000 jobs west of the Rideau River.

Given the number of jobs to be accommodated in designated employment areas inside the greenbelt (approximately 60,000) and the imbalance in potential between east and west of the Rideau River, it would appear that there is an overdesignation of land in the existing offical plan and that this overdesignation is located east of the Rideau River. Some land could therefore be redesignated to another use (probably residential area).

However it is important that land to be redesignated is suitable for the proposed use. For example, it is not considered appropriate to begin residential development in the middle of partially developed industrial areas. The main area with potential for redesignation lies in the City of Ottawa, south of the Canadian National rail line and north of the city limits. The ultimate designation of this area will be explored with the City of Ottawa.

Kanata

Current plans call for Kanata to provide for 32,000 dwelling units when built out. To provide jobs for the labour force and to create an even distribution of employment throughout the urban area outside the central and inner areas, it is desirable that 41,600 jobs be accommodated in Kanata. Of these 20% are expected to be scattered or institutional. At least 10,000 jobs could locate in the town centre which is proposed to be designated as an intensive employment area.

The balance of 23,300 must be accommodated in extensive employment areas. There were 5,700 jobs in these areas in 1981. The remaining 17,600 will require 440 hectares of land at 40 employees per hectare. In 1984 there

were 315 hectares of vacant land. Thus there is an additional requirement of 125 hectares to be designated.

It is anticipated that some land will be provided as part of the finalisation of the location of Terry Fox Drive. In addition, in the discussion on Stittsville below, it appears that there is an overdesignation of industrial land of 130 hectares. This could be considered as an alternative to locating additional extensive employment land in Kanta. Secondary plans being prepared for parts of Kanata may reduce the number of potential dwelling units, which in turn may also reduce the required amount of industrial land. In any event the matter requires further discussion with Kanata to establish both the number of dwelling units to be planned for in Kanata and the desirable location for additional extensive employment land, should it be required.

Orleans

It is estimated that Orleans will have 28,500 dwelling units when built out. Opportunities for 37,050 jobs are therefore required to provide jobs for the labour force and to create an even distribution of employment throughout the urban area outside the central and inner areas. Of these jobs, 7,400 or 20% are expected to be scattered or in institutional uses. The town centre, designated as an intensive employment area, can accommodate 11,000 jobs. The balance of 18,650 jobs must be accommodated in extensive employment areas. There were 200 jobs in these areas in 1981 leaving 18,450 jobs to be accommodated on vacant land. 461 hectares of vacant land for extensive employment are required. 460 hectares are designated and this is considered sufficient.

A large part of these lands are south of Innes Road. Before these lands can be developed they require both better road access and piped services. In view of the importance of obtaining jobs in the urban communities outside the greenbelt, planning for and implementing these works is considered a high priority.

Barrhaven

To cater for the residents in the stage one lands, 9,100 jobs are required to provide jobs for the labour force and create an even distribution of employment throughout the urban area outside the central and inner areas. Of these, 20% may be scattered or in institutions. Land for 7,300 jobs must therefore be provided which requires a designation of approximately 185 hectares of extensive lands. No lands are designated in the existing official plan.

In addition, the regional development strategy paper is recommending that Barrhaven be expanded to provide for additional population growth. It is proposed that additional employment lands be designated in proportion to the proposed amount of residential development. Whether these additional employment lands are all extensive, or include an intensive area, will depend on the ultimate size of the proposed development.

The location of the lands to be designated as extensive employment areas will be determined through consultation with the City of Nepean. There appear to be two possibilities. Lands east of Barrhaven are affected by noise from Ottawa International Airport and an industrial designation may be appropriate for some of these lands. It may also be desirable to use the proposed highway 416 as a spine for employment uses.

Stittsville

Up to now Stittsville has been considered a village. However piped water and sewer services have been extended to the village and a local

official plan has been approved which provides for 10,000 people (3,200 dwelling units). If this were considered on the same basis as the urban area, accommodation should be made for 4,200 jobs. If 20% of these jobs were scattered or institutional, the balance of 3,360 would locate on extensive employment lands. This requires 85 hectares of land. In fact 215 hectares of land have been designated in the local official plan. As noted above, while this might appear to be a "surplus", it may be appropriate to continue with the designation on the basis that there may not be a sufficient amount of extensive land designated in Kanata. This will be discussed with the Township of Goulbourn.

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

SECTEURS D'EMPLOI

DOCUMENT DE TRAVAIL

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
SERVICE DE L'URBANISME Novembre 1985

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.0	Introduction	1
2.0	Intérêts régionaux	1
3.0	Objectifs régionaux	2
4.0	Énoncés de politique	4
4.1	Secteurs d'emploi concentré	4
4.2	Secteurs d'emploi dispersé	8
4.3	Repartition des secteurs d'emploi	9
4.3.1	Zone rurale	10
4.3.2	Zone urbaine	10

1.0 INTRODUCTION

Le Plan directeur de la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton a été adopté en 1974. Il fait l'objet d'une révision en vue d'une mise à jour. Cette révision a donné lieu à la rédaction de plusieurs documents, dont la liste figure à l'intérieur de la couverture recto et qu'on peut se procurer sur demande. Le présent texte constitue un document de travail sur les secteurs d'emploi, pour lequel un document de recherche plus élaboré est disponible sur demande.

L'objet de la révision est l'élaboration des politiques à intégrer dans le Plan directeur régional qui orienteront l'aménagement physique de la municipalité régionale pour les 20 prochaines années et après. La consultation avec le public et les organismes touchés est un élément important du processus de révision, et les particuliers et les groupes sont invités à réagir à ce document et aux autres.

La révision est en deux volets. Le premier volet a pris fin en décembre 1984 avec l'adoption au Conseil régional de 14 recommandations. Le deuxième volet, dans lequel s'inscrit ce document, consiste à élaborer des propositions de politique fondées sur les 14 recommandations. On trouvera les 14 recommandations à l'intérieur de la couverture verso.

Le document sur la stratégie régionale d'aménagement (SRA) propose neuf objectifs régionaux. Les deux objectifs qui touchent le plus directement les secteurs d'emploi sont les suivants:

- Fournir un nombre et un éventail suffisants de logements et d'emplois pour répondre aux besoins de la population prévue.

- Établir un système d'utilisation des sols et de transport qui mette l'accent sur la facilité de mouvement entre les destinations et qui permette d'offrir tout l'éventail des services publics et des installations communautaires.

2.0 INTÉRÊTS RÉGIONAUX

L'analyse des futurs changements démographiques montre qu'au moment où la génération du "baby boom" atteindra l'entre-deux âges il faudra un nombre croissant d'emplois simplement pour répondre aux besoins en matière de travail de la population. En outre, si les tendances actuelles se maintiennent, d'autres emplois seront nécessaires afin d'offrir un gagne-pain à un nombre croissant de femmes désirant intégrer la population active et y demeurer. On considère également souhaitable de disposer de suffisamment d'emplois pour offrir un choix à ce niveau.

Tableau 1

RÉPARTITION DES EMPLOIS PRÉVUS, PAR SECTEUR

	1981		1982	
Secteur primaire	708[1]	0,2	2 400[2]	0,5
Fabrication	21 400	7,3	34 800	7,9
Construction	9 800	3,3	13 800	3,1
Transport/Comm./Serv. pub.	12 500	4,3	22 000	5,0
Commerce	42 500	14,5	62 000	14,0
Fin./Imt./Imm.	12 600	4,3	18 400	4,2
Comm/Transport pub./Serv. pers.	91 700	31,3	140 400	31,8
Administration fédérale	86 200	30,3	131 200	29,7
Administration provinciale	2 600	0,9	3 300	0,7
Administration locale	8 600	2,9	11 300	2,6
Autres administrations	1 600	0,5	2 300	0,5
Total des emplois	292 300	100 %	442 300	100 %

[1] Les producteurs agricoles n'étaient pas visés par l'enquête de 1981 sur l'emploi et sont donc exclus.

[2] Les prévisions d'emploi pour 2001 incluent une estimation du nombre des producteurs agricoles.

Si l'on se fie au passé, la croissance de l'emploi pourrait être supérieure à celle nécessaire pour répondre aux besoins en matière de travail de la population actuelle. Cela aura pour effet d'attirer dans la région plus de gens d'ailleurs, ce qui, partant, accroîtra la demande pour les biens et les services. Au tableau 1 figurent les prévisions d'emplois par secteur pour la période allant de 1981 à 2001. Compte tenu de ce qui précède, l'intérêt premier de la région réside :

- **dans la croissance continue de l'emploi.**

Il existe une relation étroite entre la répartition de l'emploi et les déplacements aux heures de pointe, ce qui en retour détermine les besoins au niveau de l'infrastructure en matière de transport. Les déplacements liés au travail représentent 60 % de tous les déplacements effectués le soir aux heures de pointe.

L'une des recommandations approuvée par le Conseil à la fin de la première étape de l'examen du PDR se lisait comme suit :

- que la SRD favorise la création d'emplois dans des secteurs autres que le secteur central et mette spécialement l'accent sur certains noeuds le long des couloirs d'autobus (CA) et sur les localités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Le second intérêt de la région réside donc :

- **dans la répartition de la croissance de l'emploi.**

3.0 OBJECTIFS RÉGIONAUX

Les prévisions figurant au tableau 1 montrent qu'il y aura d'ici à 2001 150 000 nouveaux emplois créés. Il est important que le PDR prévoit au-delà de 2001, à plus long terme. Le premier objectif proposé est donc le suivant :

1. **Accueillir possiblement 150 000 nouveaux emplois d'ici à 2001 et s'attendre à une hausse additionnelle après 2001.**

Désigner suffisamment de terrains pour accueillir le nombre d'emplois mentionnés, dans des endroits attrayants pour les employeurs, peut être un des moyens d'atteindre cet objectif.

La proximité par rapport aux principaux équipements de transport, l'accès en autobus et en voitures et les services d'aqueduc et d'égout sont tous des facteurs importants. Le second objectif régional proposé est donc le suivant :

2. **Désigner des secteurs d'emploi à proximité, accessibles et suffisamment viabilisés aux fins du développement connexe à l'emploi.**

Le désir de favoriser la croissance de l'emploi dans des secteurs autres que le secteur central a déjà été souligné. Ce faisant, il sera possible d'établir une relation plus étroite entre la résidence et le travail, ce qui permettra éventuellement d'écourter les déplacements liés au travail, et donc d'économiser l'énergie et de réduire la demande totale de déplacements. Les résidents d'Orléans devraient pouvoir travailler dans leur propre localité tout comme ceux qui résident à l'intérieur de la ceinture de verdure peuvent aujourd'hui travailler à proximité raisonnable de leur lieu d'habitation.

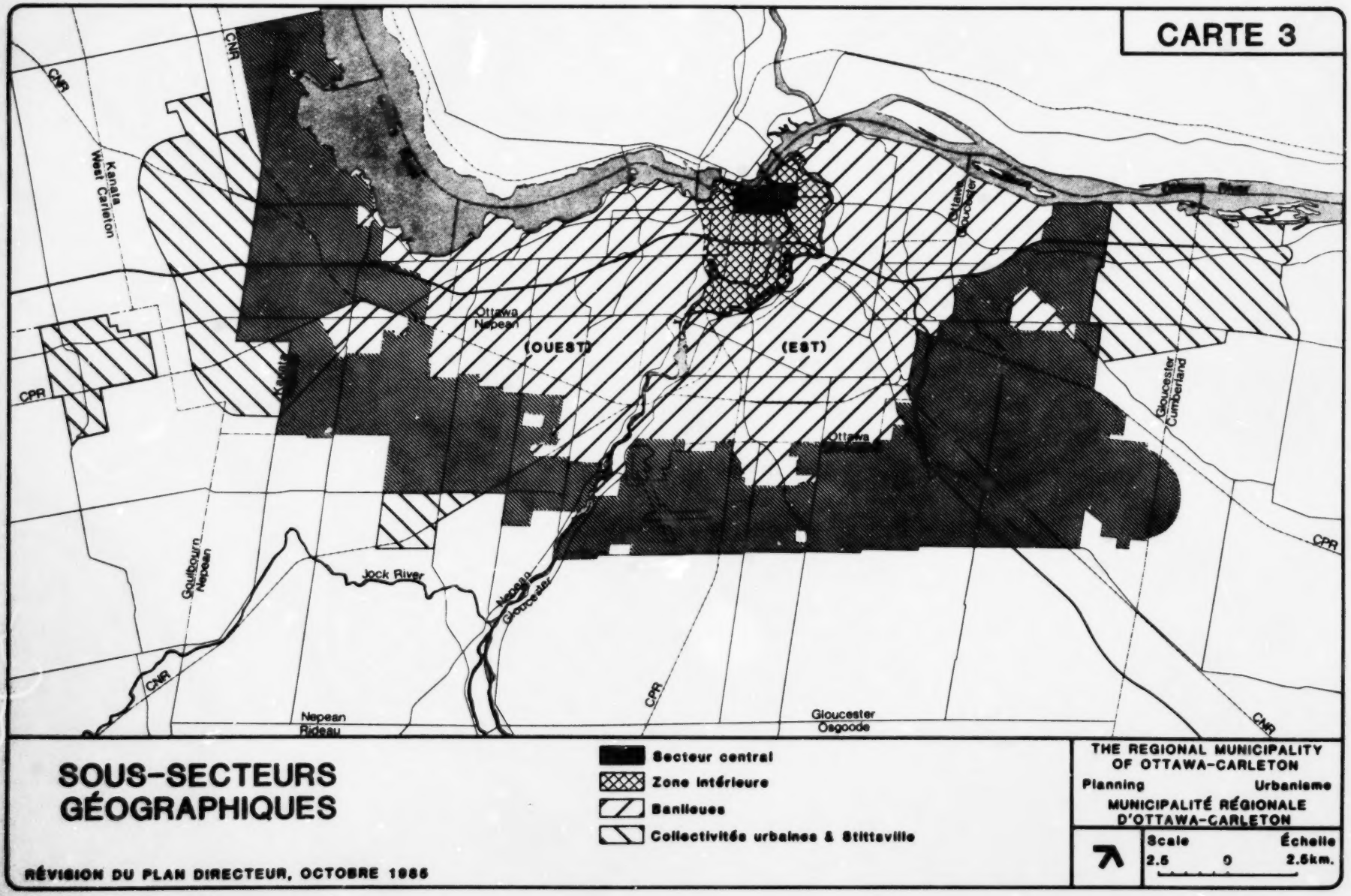
Tableau 2

RÉPARTITION DES LOGEMENTS ET DES EMPLOIS, 1981

	Logements	Emplois	Emplois/ Logements
Secteur central	2 560	67 330	26,53
Zone intérieure	34 850	57 140	1,64
Banlieue (est)	66 150	75 300	1,14
Banlieue (ouest)	66 610	73 100	1,10
Collectivité urbaine de l'Ouest	5 300	7 220	1,36
Collectivité urbaine de l'Est	6 470	2 300	0,36
Barrhaven	2 650	340	0,13
Zone rurale	16 115	9 485	0,59
Total	200 505	292 215	1,46

L'établissement du ratio entre le nombre de logements et le nombre d'emplois que pourraient abriter de grands secteurs de la région est l'un des moyens de mesurer les possibilités de travail au niveau local. Au tableau 2 figure la répartition des logements et des emplois prévalant en 1981. (Les grands secteurs visés au tableau 2 figurent sur la carte 3.) Le troisième objectif régional proposé est le suivant:

3. **Désigner des secteurs d'emploi de manière à établir une répartition des emplois sensiblement proportionnelle à la répartition de la population active dans la région urbaine.**


CARTE 3
CNR
CPR
Kanata
West Carleton
Ottawa
Nepean
(OUEST)
(EST)
Ottawa
Gloucester
Cumberland
Gloucester
Ottawa
Goulbourn
Nepean
Jock River
Nepean
Gloucester
Nepean
Rideau
Gloucester
Osgoode
SOUS-SECTEURS
GÉOGRAPHIQUES
Secteur central
Zone intérieure
Banlieues
Collectivités urbaines & Stittsville
THE REGIONAL MUNICIPALITY
OF OTTAWA-CARLETON
Planning
Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE
D'OTTAWA-CARLETON
Scale
Échelle
2.5
0
2.5km.
RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR, OCTOBRE 1986

Le fait que 60 % des déplacements effectués le soir aux heures de pointe soient liés au travail a déjà été mentionné. Une analyse des données des déplacements au travail tirées du recensement de 1981 montre que les gens qui travaillent près de leur lieu de résidence sont une minorité au sein de la population active. Il est donc essentiel de faciliter au possible l'accès aux lieux de travail.

Il est important, en particulier, d'en faciliter au possible l'accès en autobus. La majorité des usagers des transports publics auront accès aux stations des CA en moins de 40 minutes. Le document sur le transport propose comme objectif de situer 40 % de tous les emplois près des stations des CA ou dans le secteur central. Le quatrième objectif proposé est le suivant :

4. **Désigner à des fins d'emploi des secteurs où il sera facile d'utiliser le transport public.**

L'une des recommandations approuvées par le Conseil régional en décembre 1984 visait à réduire au possible les coûts des infrastructures (y compris les coûts de construction des routes) des nouveaux aménagements. Cet objectif peut être atteint en facilitant au possible l'accès en autobus aux lieux de travail et en situant les emplois de façon à tirer au maximum avantage de la capacité actuelle et prévue du réseau de transport public.

La voie d'une route opposée à celle qu'emprunte le gros du trafic aux heures de pointe est rarement utilisée à sa pleine capacité. C'est le cas, par exemple, de celles menant au secteur central. De même, les voies (qu'importe la direction) sont encore généralement moins utilisées à leur pleine capacité plus la distance à partir du secteur central est grande. La création d'emplois dans les localités urbaines sises à l'extérieur de la ceinture de verdure permettrait donc une meilleure utilisation des infrastructures actuelles.

Le second meilleur emplacement en termes de capacité routière se situe immédiatement en-deçà de la limite intérieure de la ceinture de verdure. Les emplois créés dans ce secteur entraîneront des déplacements en sens contraire à celui du gros du trafic aux heures de pointe s'ils sont occupés par des gens vivant à l'intérieur de la ceinture de verdure. La création d'emplois dans ce secteur pourrait aussi freiner les déplacements liés au travail à partir des localités urbaines et normalement orientés vers le secteur central ou d'autres destinations plus éloignées. Le cinquième objectif proposé est le suivant :

5. **Désigner des secteurs d'emploi de manière à réduire au possible la nécessité de construire de nouvelles routes.**

Le document sur la SRA propose aussi comme objectif de réduire au possible le coût privé et public des services essentiels. L'un des moyens d'atteindre cet objectif, c'est de favoriser l'implantation d'une vaste gamme de fonctions dans les secteurs d'emploi de manière à n'avoir à effectuer qu'un seul déplacement pour plusieurs fins. Si l'on ne prévoit que des fonctions de travail dans un endroit donné, les employés devront aller ailleurs pour faire ne serait-ce que des courses d'importance secondaire. Si, par contre, les bureaux sont jouxtés par des commerces de détail, par des services et par des installations communautaires, il leur sera alors possible de magasiner, d'aller à la bibliothèque ou de prendre un repas dans un même lieu. L'implantation d'une vaste gamme de fonctions permet aussi l'emploi partagé d'installations telles les stationnements et peut donc réduire les besoins en matière de terrain.

Les regroupements de services et de commerces de détail peuvent constituer pour la collectivité des points de convergence. Il existe une foule de sites, actuellement en grande partie non aménagés, pouvant jouer le rôle de "mini centre-villes". Mentionnons parmi ces

sites les centre-villes et les localités urbaines, South Keys, Blair Road-Ogilvie et Woodroffe-Baseline. Le sixième objectif proposé est donc le suivant :

6. **Prévoir une vaste gamme de fonctions et des aménagements dans certains secteurs d'emploi afin d'offrir à la collectivité des lieux de rassemblement.**

Nul ne conteste que l'aménagement de secteurs d'emploi devra être compatible avec les fonctions environnantes actuelles. Il faudrait aussi admettre que certaines fonctions créatrices d'emplois ne devraient pas être implantées dans les zones résidentielles parce qu'incompatibles avec les fonctions environnantes. Le dernier objectif proposé est donc le suivant :

7. **S'assurer que les fonctions créatrices d'emplois soient compatibles avec les fonctions environnantes.**

4.0 ÉNONCÉS DE POLITIQUE

Le Conseil peut influer sur la répartition géographique des emplois en désignant dans le PDR des secteurs qui se prêtent à l'implantation de fonctions telles bureaux, usines, magasins. Le Conseil exercera ainsi une influence sur le schéma d'aménagement de la région urbaine, influence qu'il pourra accentuer en fournissant l'infrastructure nécessaire au développement souhaité. Deux méthodes de désignation ont fait l'objet d'une étude.

En vertu de la première, deux désignations seraient utilisées : "secteur d'emploi concentré (SEC)" et "secteur d'emploi dispersé (SED)". Un SEC désignerait un secteur où le Conseil aimerait atteindre ou maintenir une forte concentration d'emplois et une grande variété de fonctions, bien situés le long des itinéraires de transport en commun et des grandes artères.

Un SED désignerait un secteur où il ne serait pas nécessaire d'atteindre ou de maintenir une densité aussi élevée d'emplois, mais un secteur qui serait attirant à des fins telles l'entreposage, la fabrication, les services publics et la construction. Les critères de désignation de SED engloberaient entre autres la facilité d'accès par route, surtout pour les camions, mais mettraient moins l'accent sur l'étendue du service de transport en commun.

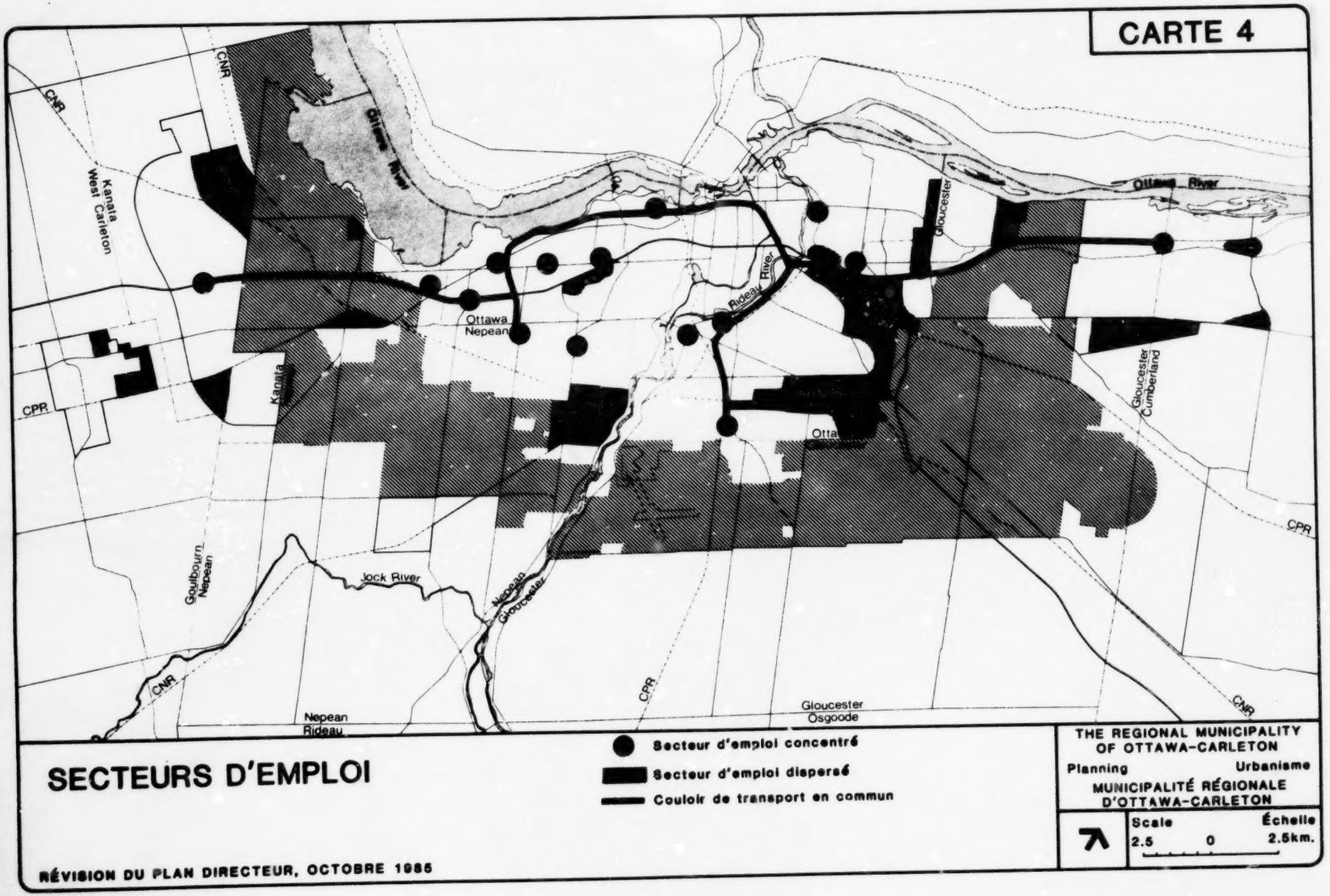
La seconde méthode de désignation des secteurs d'emploi reposerait sur leur utilisation première. Cette méthode donnerait au Conseil régional davantage de contrôle sur les types d'emplois permis dans un lieu donné et s'apparenterait au système utilisé dans le cadre du Plan actuel. Mentionnons à titre d'exemple les dénominations bureaux, industries, commerces de détail, fonctions multiples et parcs commerciaux.

La première approche est préférable parce qu'elle met en relief la priorité qu'accorde la région au développement et parce qu'elle établira clairement que le Conseil favorise partout les projets d'aménagement à fonctions multiples. La désignation selon la fin (la seconde approche) est moins souple et imposerait des contrôles qu'il ne semble pas nécessaire d'établir pour atteindre les objectifs régionaux définis. Deux désignations sont donc proposées : "SEC" et "SED".

4.1 Secteurs d'emploi concentré

Compte tenu des objectifs définis ci-haut, le premier énoncé de politique proposé est le suivant :

1. **Les endroits désignés comme étant des SEC sur la carte 4 abriteront une foule de fonctions présentant une forte concentration d'emplois et pourront servir à la collectivité de points de rassemblement. Les fonctions considérées comme se prêtant aux SEC incluent, mais sans s'y limiter : les bureaux, les commerces de détail, les installations communautaires, les établissements de**


CARTE 4
CNR
CNR
Kanata
West Carleton
Ottawa River
Ottawa
Nepean
Rideau River
Gloucester
Ottawa River
Kanata
CPR
Gloucester
Cumberland
Ottawa
CPR
Goulbourn
Nepean
Jock River
Nepean
Gloucester
CNR
CPR
Gloucester
Osgoode
CNR
Nepean
Rideau
SECTEURS D'EMPLOI
Secteur d'emploi concentré
Secteur d'emploi dispersé
Couloir de transport en commun
THE REGIONAL MUNICIPALITY
OF OTTAWA-CARLETON
Planning
Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE
D'OTTAWA-CARLETON
Scale
Échelle
2.5
0
2.5km.
RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR, OCTOBRE 1985

loisirs, de même que les fonctions résidentielles à forte densité.

Un regroupement important de commerces de détail contribue à la vitalité d'un projet à fonctions multiples. Il dessert employés et résidents du secteur environnant. L'actuel PDR établit comme politique régionale la hiérarchie suivante en matière de centres commerciaux :

- centres commerciaux de quartier (CCQ) de 9 290 mètres carrés et moins,
- centres commerciaux locaux (CCL) de 9 290 mètres carrés à 23 225 mètres carrés,
- centres commerciaux régionaux (CCR) de plus de 23 225 mètres carrés.

Les CCQ sont uniquement destinés à répondre aux besoins de secteurs résidentiels. Leur emplacement est de compétence locale et ne fera pas l'objet d'un énoncé de politique dans le PDR.

Un CCL renferme habituellement un supermarché (Loblaws, Dominion, ou autre), un grand magasin de superficie limitée (Zellers, Woolco, ou autre) et une foule d'emplacements occupés par des commerces de détail auxiliaires et par des services. Une étude sur le commerce de détail récemment effectuée pour le compte de la région suggère d'adopter une autre approche vis-à-vis de la définition des CCL parce que certaines entreprises de détail, les chaînes de supermarchés principalement, vivent présentement une période de changements et de réévaluation. Dans la proposition formulée, on définit un CCL comme étant une superficie brute de location de 18 600 mètres carrés jouxtée d'un supermarché. Aux termes de la proposition, il pourrait y avoir agrandissement jusqu'à un maximum de 32 155 mètres carrés pour les magasins de certaines tailles et catégories. Cette proposition est considérée comme susceptible de créer des problèmes d'administration parce qu'elle sous-entend la nécessité de contrôler les types de commerces et d'exploitants. Le second énoncé de politique proposé retient donc la définition de CCL qui figure dans le PDR actuel (mesures métriques arrondies).

2. Les CCL se définissent comme étant des superficies brutes de location de 10 000 à 25 000 mètres carrés.

L'actuel PDR renferme des dispositions visant à assurer le développement du commerce de détail dans le secteur central, des CCR existants et des centre-villes de Kanata et d'Orléans, encore considérés comme d'importance majeure.

Eu égard, cependant, à l'évolution de la hiérarchie du commerce de détail et au caractère de longue durée du PDR, ce dernier devrait être assoupli afin de permettre aux CCL de dépasser dans certains cas la limite des 25 000 mètres carrés.

L'étude sur le commerce de détail récemment menée laisse croire à la possibilité de 92 000 mètres carrés additionnels de CCL à l'intérieur de la ceinture de verdure d'ici à 2001. Une certaine partie de cette superficie pourrait être aménagée dans le cadre d'additions aux centres commerciaux actuels si le Conseil jugeait que ces additions ne sauraient porter préjudice au développement du commerce de détail dans les centre-villes des localités urbaines. Le troisième énoncé de politique proposé est donc le suivant :

3. Des aménagements ou des agrandissements pourront s'ajouter aux 25 000 mètres carrés des CCL jusqu'à concurrence maximale de 35 000 mètres carrés pourvu que de tels aménagements ou agrandissements se justifient après une étude de marché permettant au Conseil d'évaluer les répercussions des travaux proposés sur le commerce de détail dans les centre-villes des localités urbaines.

Puisqu'on propose de modifier la définition de CCL, il est aussi proposé de faire de même pour les CCR.

4. **Un CCR se définit comme étant une superficie brute de location de plus de 35 000 mètres carrés.**

Afin d'assurer l'implantation de gros commerces de détail dans les SEC, le cinquième énoncé de politique propose ce qui suit :

5. **Les CCL devront s'implanter dans les SEC.**

Présentement, tous les CCL sont situés dans des SEC (voir le tableau 4), à l'exception des centres commerciaux d'Elmvale et de Heron Gate et de la Plaza K-Mart dans Blossom Park. Puisque l'énoncé de politique ci-dessus vise à influer sur l'emplacement des futurs centres commerciaux, le statut en matière de zonage de ces trois centres commerciaux ne sera pas modifié.

L'actuel PDR désigne quatre sites à l'intérieur de la ceinture de verdure comme étant des CCR : Bayshore, Carlingwood, Saint-Laurent et South Keys. La présence de CCR est également permise dans les centre-villes de Kanata et d'Orléans. L'étude sur le commerce de détail récemment menée montre qu'on peut avoir besoin de six CCR d'ici à 2001. Le sixième énoncé de politique proposé est donc le suivant :

6. **L'existence de CCR ne sera autorisée que dans les secteurs d'emploi suivants :**

   - **Bayshore;**
   - **Carlingwood;**
   - **Saint-Laurent;**
   - **South Keys**
   - **centre-ville de Kanata; et**
   - **centre-ville d'Orléans.**

L'actuel PDR stipule que tout promoteur projetant d'agrandir un CCR ou d'en construire un nouveau doit effectuer une analyse de marché afin d'évaluer les répercussions de son projet d'agrandissement ou de construction. L'énoncé de politique permet cependant la construction de petites additions sans une telle analyse. L'énoncé ne limite aucunement le nombre des "petites additions" et plusieurs agrandissements ont été réalisés au cours de la dernière décennie à Bayshore, à Saint-Laurent et à Carlingwood sans qu'aucune étude de marché ne soit présentée au Conseil régional. L'énoncé de politique actuel devrait être révisé afin d'exiger une étude de marché lorsqu'un projet d'addition porte la superficie brute de location au-delà de certains seuils définis. Le septième énoncé de politique proposé est donc le suivant :

7. **Le Conseil exigera que tout projet de construction d'un nouveau CCR à l'intérieur de la ceinture de verdure (South Keys) ou que tout projet d'addition aux CCR actuels à l'intérieur de la ceinture de verdure (Bayshore, Carlingwood et Saint-Laurent) entraînant une augmentation de la superficie brute de location de plus de 50 000 mètres carrés, de 60 000 mètres carrés ou toute autre agrandissement de 10 000 mètres carrés s'appuie sur une étude de marché afin de lui permettre d'étudier les répercussions dudit projet sur le commerce de détail dans le secteur central et dans les centre-villes des localités urbaines.**

Parallèlement aux commerces de détail, il est important d'attirer d'autres activités dans les SEC. L'implantation de bureaux est le plus grand facteur de création d'emplois. L'importance de l'implantation de bureaux est fonction des arrêtés de zonage des municipalités locales. Le "rapport plancher-sol" (RPS) est l'étalon communément employé pour mesurer son importance. Le RPS correspond au quotient de la superficie du site et de la superficie de l'espace pouvant être construit. Un RPS de 1.0 accorde un mètre carré d'espace construit pour chaque mètre carré de superficie que compte le site. Un hectare de terrain avec un RPS de 1.0 pourrait donc être aménagé pour 10 000 mètres carrés d'espace construit, ce qui pourrait représenter dans le cas des bureaux une densité d'emploi de 400 employés à l'hectare.

On a cependant prévu d'implanter dans les SEC une vaste gamme de fonctions telles le commerce de détail, les services et le divertissement. La densité d'emploi de ces fonctions est généralement moindre que celle de la fonction bureaux, ce qui peut réduire la densité globale d'emploi. Afin d'atteindre les niveaux d'emploi désirés, le huitième énoncé de politique propose ce qui suit :

8. Les arrêtés de zonage adoptés par les municipalités locales établiront un rapport plancher-sol, ou un quotient plancher-sol ou un facteur similaire d'au moins 1.0 dans les SEC.

Tous les sites que l'on propose de désigner comme étant des SEC respectent l'énoncé qui précède.

Les édifices à bureaux, surtout ceux abritant des bureaux de médecin, génèrent une intense circulation et peuvent avoir d'importantes répercussions sur les secteurs résidentiels. Les bureaux de médecin génèrent plus de cinq déplacements en véhicule par 90 mètres carrés d'espace à bureaux aux heures de pointe. Les édifices à bureaux à fonctions multiples génèrent plus de deux déplacements en véhicule par 90 mètres carrés d'espace de bureaux aux heures de pointe l'après-midi. Puisque les SEC disposeront d'un bon service de transport en commun et seront facilement accessibles par routes, les projets de cette envergure seront situés à meilleur escient dans les SEC que dans les SED ou les secteurs résidentiels. Le neuvième énoncé de politique proposé est donc le suivant :

9. Les édifices abritant des bureaux de médecin de plus de 2 000 mètres et les édifices à bureaux à fonctions multiples de plus de 5 400 mètres carrés seront implantés dans les SEC.

L'accès à un site et le mode d'aménagement de ce dernier influeront sur l'atteinte des objectifs régionaux que sont la volonté d'offrir de bonnes possibilités d'utiliser le transport en commun et celle d'éviter de nuire à un projet existant. (Afin d'aider les SEC à jouer davantage leur rôle de points de rassemblement pour la collectivité et de favoriser les économies d'énergie, il faudra réserver aux piétons et aux cyclistes des voies d'accès à ces secteurs et y planifier les déplacements des piétons.) Les différentes fonctions devront être bien intégrées au transport en commun de même que les unes aux autres. Les possibilités d'intégration sont plus grandes lorsque les emplacements sont en grande partie non aménagés comme à South Keys, Blair-Ogilvie et Baseline-Woodroffe.

Le réseau express régional constitue un investissement public majeur pouvant rapporter des avantages aussi bien au niveau communautaire qu'à celui de l'utilisation des sols, de même que réduire les dépenses d'exploitation du service de transport en commun. Afin de s'assurer que l'investissement que constituent les CA donne naissance à des projets d'aménagement accessibles, attrayants et bien situés, dont bénéficieront les résidents et les commerces de la région, nous proposons d'établir des plans pour les secteurs environnants certaines stations de CA selon les modalités qui suivent :

10. Le Conseil régional participera conjointement avec les municipalités et les propriétaires fonciers concernés à l'élaboration de plans visant à coordonner l'aménagement de SEC à proximité de stations de CA. Ces plans prévoieront :

i) à quelles fins serviront les sols et jusqu'à quel point dans chaque cas;

ii) les services adéquats d'aqueduc et d'égout;

iii) une intégration des projets d'aménagement au réseau de transport en commun;

iv) **suffisamment de voie d'accès et de stationnements;**

v) **des voies d'accès pour piétons et cyclistes aux sites de même que des voies de circulation pour piétons à l'intérieur de ces derniers; et**

vi) **une intégration entre les fonctions.**

Les sites proposés par ordre de priorités pour la réalisation de ces plans sont les centre-villes d'Orléans et de Kanata, Baseline-Woodroffe, South Keys et Blair-Ogilvie (Eastgate).

Certains emplacements s'avèrent déjà attrayants en termes d'aménagement. Dans l'intervalle, d'ici à ce que les plans prescrits ci-haut aient été établis, nous proposons ce qui suit :

11. **D'ici à ce que de tels plans soient élaborés, lorsqu'il aura à approuver ou à étudier des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans de lotissement, des plans de copropriétés, des plans de conversion, des arrêtés de zonage, des plans de localisation ou des changements à un ou plus d'un de ces derniers en rapport avec des SEC à proximité de stations de CA, le Conseil s'assurera de :**

    i) **la pertinence des utilisations proposées pour un SEC;**

    ii) **la capacité des réseaux d'aqueduc et d'égout;**

    iii) **la présence d'accès sûrs et commodes pour piétons aux stations de CA, et**

    iv) **la capacité des voies d'accès et des stationnements.**

Le document sur le transport définit les avantages qu'il y a à construire des stations de CA avant ces derniers dans les centre-villes de Kanata et d'Orléans. Les stations pourront servir de centres de transit pour les communautés urbaines avant que les CA mêmes ne s'étendent jusqu'à ces dernières et, si la province est d'accord, des liaisons directes en autobus avec les routes 17 et 417 pourront être établies. Bien que le document sur le transport traite de la question du point de vue du transport lui-même, il est également admis que la construction de ces stations démontrera la volonté des responsables de prolonger les CA jusqu'aux centre-villes d'Orléans et de Kanata. Cette volonté peut accélérer le développement de fonctions concentrées dans les centre-villes. La construction préalable de stations de CA accroîtra aussi les possibilités d'intégration de bonnes liaisons en autobus au développement ultérieur d'autres fonctions.

4.2 Secteurs d'emploi dispersé

Bien que le Conseil désire favoriser l'implantation d'une foule de fonctions dans les SED, il ne faut pas perdre de vue que l'importance des fonctions dans ces secteurs sera moindre que dans les SEC, et que le service de transport en commun y sera donc moins étendu. Le douzième énoncé de politique est donc le suivant :

12. **Les emplacements désignés comme étant des SED (voir la carte 4) seront aménagés principalement à des fins industrielles. L'implantation d'un certain nombre de commerces de détail, de services et de bureaux pourra aussi y être permise, pourvu que ces activités servent principalement les fonctions établies dans les SED ou qu'il ne soit pas préférable de les établir dans des SEC.**

Même si le service de transport en commun dans les SED sera moins étendu que celui offert dans les SEC, il est essentiel que le service qui y sera implanté soit efficient et fonctionne bien. Le Service des transports de la MROC a établi des lignes directrices concernant le service de transport en commun dans les nouveaux lotissements résidentiels et industriels. Nous proposons d'incor-

porer au PDR les principaux éléments de ces lignes directrices.

Il est important en outre de disposer d'emplacements convenant à des fonctions qui, en raison du bruit, des odeurs ou d'autres facteurs indésirables, doivent être séparées de fonctions incompatibles, surtout des fonctions résidentielles. Le treizième énoncé de politique proposé est donc le suivant :

13. Avant d'approuver ou d'étudier des plans directeurs locaux, des plans secondaires, des plans de lotissement, des plans de copropriétés, des arrêtés de zonage, des plans de conversion, des plans de localisation ou des changements à l'un ou plus d'un de ces derniers en rapport avec des SED, le Conseil s'assurera de :

i) la pertinence des utilisations proposées pour un SED;

ii) l'existence de réseaux routiers collecteurs permettant le tracé à prix rentable d'itinéraires de transport en commun en-deçà d'environ 400 mètres de tout projet commercial ou industriel;

iii) la présence de passages toutes-saisons et pavés pour piétons réduisant au possible les distances à parcourir jusqu'aux arrêts d'autobus;

iv) la présence de trottoirs le long de toutes les rues empruntées par les autobus;

v) l'existence en nombre suffisant de sites convenant à l'industrie lourde ou nocive pour l'environnement;

vi) la capacité des réseaux routiers, d'aqueduc et d'égout de la région, compte tenu de l'utilisation et de la densité proposées pour un SED, et de

vii) la compatibilité de l'utilisation d'un SED avec les utilisations des sols adjacents.

Le fait que la majorité des terrains industriels vacants de la région appartiennent à quelques propriétaires fonciers a soulevé des inquiétudes. L'actuel PDR en fait mention et suggère, afin d'y répondre, de réserver suffisamment de terrains dans différents emplacements au développement industriel, et recommande aux municipalités de s'engager activement et en permanence dans l'achat et l'aménagement de terrains industriels.

Les SED offrent une foule d'emplacements propices au développement industriel. Plusieurs municipalités locales ont déjà commencé à aménager des terrains dans des SED. Certaines ont réussi à aménager et à commercialiser ces terrains avec beaucoup de succès. Nous proposons de modifier légèrement l'actuelle politique incitant les municipalités à oeuvrer à l'aménagement de terrains industriels afin de tenir compte du projet de désignation de SED.

14. Le Conseil incite les municipalités de la région à s'engager activement et en permanence dans l'achat et l'aménagement de terrains dans les SED.

4.3 Répartition des secteurs d'emploi

Un autre examen majeur du PDR devrait avoir lieu au milieu des années 90. Le document sur la SRA propose de désigner assez de terrains pour s'assurer d'encore disposer à ce moment-là d'une réserve suffisante pour les dix années à venir. Nous proposons donc de désigner suffisamment de terrains pour répondre aux besoins en matière d'emploi jusqu'à au moins 2006. On estime qu'entre 1981 et cette date, 177 125 nouveaux emplois auront été créés.

Selon les prévisions, 3,5 % des nouveaux emplois seront créés en zone rurale et 96,5 % en zone urbaine. D'après une

analyse de la répartition des emplois entre 1976 et 1981 et compte tenu des secteurs de l'économie susceptibles de se développer pendant la période, voici comment se répartiront les nouveaux emplois créés en zone urbaine : emplacements éparpillés ou institutions 20 %, SEC 54 % et SED 26 %. Les emplois éparpillés et institutionnels sont ceux disséminés principalement dans les secteurs résidentiels (commerces locaux, écoles, etc.), ou dans les grandes institutions (hôpitaux, collèges, etc.). Au tableau 5 figure le nombre d'emplois qui devraient être créés dans Ottawa-Carleton d'ici à 2006 par type d'emplacement.

4.3.1 Zone rurale

D'après le tableau 5, il faudrait prévoir 6 200 nouveaux emplois en zone rurale. Environ 845 hectares de terrain vacant ont été désignés à des fins industrielles dans les plans directeurs locaux. Cela exclut les terrains désignés à Stittsville qui, parce qu'ils sont ou pourraient être viabilisés, sont inscrits au répertoire des terrains vacants de la zone urbaine. Nous proposons que les municipalités locales prévoient dans les énoncés de politique de leur plan directeur local des terrains ruraux non viabilisés aux fins du développement industriel. Ces terrains ne seront pas désignés dans le PDR.

Conformément aux énoncés de politique proposés dans le document sur l'aménagement en zone rurale, les villages dotés à la fois de services centraux d'aqueduc et d'égout seront désignés dans le PDR comme faisant partie de la zone urbaine. Les secteurs industriels de ces villages pourront être désignés comme étant des SED (se reporter aux remarques concernant Stittsville).

4.3.2 Zone urbaine

Plus de 170 000 des nouveaux emplois créés devraient l'être en zone urbaine. Nous proposons de considérer comme d'importance régionale les emplacements regroupant un minimum de 2 000 emplois. À raison d'un minimum de 200 travailleurs à l'hectare, il faudra des sites d'au moins 10 hectares pour les SEC. À raison de 40 travailleurs à l'hectare, il faudra des sites de 50 hectares pour les SED.

Le présent document divise la zone urbaine en sept sous-secteurs (voir la carte 3).

Secteur central

Un secteur central dynamique servant de pôle de convergence aux commerces de détail, aux établissements de loisirs et aux entreprises est un avantage pour la région. En 1981, 24 % de tous les emplois en zone urbaine se situaient dans le secteur central. Les secteurs suburbains exerçant plus d'attrait, le pourcentage des emplois situés dans le secteur central devrait décliner. On suppose à des fins de planification que 21 % des emplois implantés en zone urbaine se situeront dans le secteur central en 2006.

Zone intérieure

Il serait contre-indiqué de créer des secteurs d'emploi dans la zone intérieure. Y créer des secteurs d'emploi équivaudrait à y soutenir une augmentation de l'emploi lorsqu'en fait cette augmentation congestionnerait davantage le réseau routier. En général, les lieux de travail dans la zone intérieure ne bénéficient pas d'un service d'autobus assez étendu pour être désignés comme étant des SEC.

Banlieues

Nous avons souligné plus haut que les nouveaux emplois devraient être situés dans des secteurs susceptibles d'écourter les déplacements liés au travail et accessibles à beaucoup de gens de la région.

Environ 74 500 emplois additionnels devront être créés dans les banlieues afin d'offrir de bonnes chances aux

Tableau 5

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EMPLOI D'ICI 2006

	ZONE RURALE	ZONE URBAINE				TOTAL
		Secteurs d'emploi concentré	Secteurs d'emploi dispersé	Emplois éparpillés et institutionnels	Total de la zone urbaine	
1981 à 2001	5 230	77 200	38 600	28 950	144 750	150 000
2001 à 2006	950	13 960	6 980	5 235	26 175	27 125
TOTAL DES EMPLOIS	6 200	91 160	45 580	34 185	170 925	177 125

résidents de ces dernières de travailler à proximité raisonnable de leur lieu d'habitation. Environ 60 000 de ces emplois devraient se situer dans les secteurs d'emploi désignés des banlieues et le reste dans des emplacements éparpillés et dans des institutions.

Voici les critères utilisés pour évaluer une foule de sites de banlieue susceptibles d'être désignés comme SEC :

la superficie du site;
les possibilités d'emploi;
l'accès en transport en commun;
l'accès par routes;
la compatibilité avec les fonctions adjacentes;
les possibilités d'établissement de fonctions multiples, et
la proximité du site.

La liste des sites proposés pour la création de SEC est la suivante :

Eastgate (Blair et Ogilvie);
South Keys (Bank et Hunt Club);
Baseline-Woodroffe;
Bayshore;
Pinecrest;
Lincoln Fields;
Carlingwood-Fairlawn;
Tunney's Pasture;
Carling-Queensway;
centre-ville de Vanier;
Billings Bridge;
Confederation Heights;
Saint-Laurent-Cyrville, et
Merivale.

Dans ces emplacements pourraient être créés plus de 57 000 nouveaux emplois, répartis assez également à l'est et à l'ouest de la rivière Rideau. Au tableau 4 figure un schéma des sites proposés. Les secteurs d'emploi seront délimités plus précisément pendant le processus de consultation.

Toutes les zones industrielles d'au moins 50 hectares situées en banlieue, désignées comme telles dans le PDR actuel, ont été étudiées aux fins de la création de SED. Environ 1 200 hectares de terrain à des fins d'emploi dispersé sont vacants, ce qui signifie qu'il serait possible d'implanter 40 000 emplois à l'est de la rivière Rideau et 8 000 à l'ouest.

Étant donné le nombre d'emplois à loger dans des secteurs désignés à l'intérieur de la ceinture de verdure (environ 60 000) et le déséquilibre entre les possibilités s'offrant à l'est et celles s'offrant à l'ouest de la rivière

Rideau, il semblerait que trop de terrains soient désignés à des fins d'emploi à l'est de la rivière dans l'actuel PDR. Certains terrains pourraient donc être destinés à d'autres fins (résidentielles probablement).

Il est toutefois important que ces terrains se prêtent à l'utilisation proposée. On considère, par exemple, qu'il n'est pas convenable d'entreprendre la construction d'un projet domiciliaire au centre de zones industrielles partiellement aménagées. La principale zone dont la fonction peut être redéfinie se trouve à Ottawa, au sud de la voie ferrée du CN et au nord des limites de la ville. La fonction ultime de cette zone sera étudiée avec la ville d'Ottawa.

Kanata

Les plans actuels invitent Kanata à prévoir 32 000 logements. Afin d'offrir du travail à la population active et de répartir également l'emploi dans la zone urbaine à l'extérieur du secteur central et de la zone intérieure, il serait souhaitable d'y situer 41 600 emplois. Environ 20 % de ces derniers devraient être des emplois éparpillés ou institutionnels. Au moins 10 000 emplois pourraient être créés au centre-ville, que nous proposons de désigner comme étant un SEC.

Les 23 300 autres emplois devront être logés dans les SED, qui en 1981 regroupaient 5 700 emplois. Les 17 600 autres nécessiteront 440 hectares de terrain à raison de 40 travailleurs l'hectare. Il y avait en 1984 315 hectares vacants. Il faudra donc 125 hectares additionnels.

Certains terrains devraient être réservés à la suite des travaux d'aménagement de la promenade Terry Fox. Il semble également que selon les données concernant Stittsville fournies ci-après l'on ait réservé en trop 130 hectares de terrain industriel, ce qui pourrait être considéré comme une solution de rechange à la désignation à Kanata d'autres terrains à des fins d'emploi dispersé. Les plans secondaires concernant certaines parties de Kanata, en préparation, pourraient prévoir un nombre moindre de logements, et, partant, une quantité inférieure de terrains industriels. À tout événement, il faudra en discuter plus à fond avec Kanata afin de déterminer le nombre de logements à prévoir dans cette municipalité de même que l'endroit où il serait souhaitable de créer en cas de besoin d'autres terrains à des fins d'emploi dispersé.

Orléans

Orléans devrait avoir besoin de 28 500 logements. Il faudra donc offrir 37 050 emplois pour répondre aux besoins de la population active et répartir également l'emploi dans la zone urbaine à l'extérieur du secteur central et de la zone intérieure; 7 400 de ces emplois ou 20 % devraient être des emplois éparpillés ou institutionnels. Le centre-ville, désigné comme étant un SEC, pourra recevoir 11 000 emplois. Les 18 650 autres emplois devront être répartis entre les SED. Il y avait 200 emplois dans ces secteurs en 1981, ce qui laisse 18 450 emplois à implanter sur les terrains vacants. Les SEC nécessiteront 461 hectares de terrain. 460 hectares ont déjà été désignés, ce qui est jugé suffisant.

Une grande partie de ces terrains sont situés au sud du chemin Innes. Il faudra, avant de pouvoir les aménager, y implanter de meilleures voies d'accès et de meilleurs services d'aqueduc et d'égout. Compte tenu de la nécessité d'attirer des emplois dans les localités urbaines de l'extérieur de la ceinture de verdure, la planification et la réalisation de ces travaux sont considérées comme des priorités.

Barrhaven

Il faudra 9 100 emplois pour répondre aux besoins de la population active et répartir l'emploi également à la grandeur de la zone urbaine à l'extérieur du secteur central et de la zone intérieure. De ces emplois, 20 % pourront être des emplois éparpillés ou institution-

nels. Il faudra donc prévoir du terrain pour 7 300 emplois, ce qui exigera la désignation d'environ 185 hectares de terrain à des fins d'emploi dispersé. Aucun terrain n'est présentement désigné à cette fin dans l'actuel PDR.

Le document sur la SRA recommande aussi d'étendre les limites de Barrhaven en prévision d'une augmentation additionnelle de la population. Nous proposons de désigner à des fins d'emploi dispersé une superficie de terrain proportionnelle à celle proposée pour le développement résidentiel. La création d'un SED dépendra de la superficie ultime des aménagements proposés.

L'emplacement des terrains à désigner comme SED sera déterminé de concert avec la ville de Nepean. Deux solutions semblent possibles. Les terrains à l'est de Barrhaven sont exposés au bruit de l'aéroport international d'Ottawa et en désigner certains comme terrains industriels serait peut-être indiqué. Il pourrait aussi être souhaitable de faire servir le projet d'autoroute 416 à des fins d'emploi.

Stittsville

Stittsville a jusqu'ici été considéré comme un village. Les services d'aqueduc et d'égout ont cependant été prolongés jusqu'au village et ce dernier a approuvé un plan directeur local qui prévoit une population de 10 000 habitants et 3 200 logements. Si Stittsville était considéré sur le même pied que la zone urbaine, il faudrait prévoir 4 200 emplois. Si 20 % étaient des emplois éparpillés ou institutionnels, les 3 360 autres se situeraient sur des terrains désignés à des fin d'emploi dispersé, ce qui exigerait 85 hectares. En fait, 215 hectares ont déjà été désignés à ces fins dans le plan directeur local. Comme nous l'avons signalé plus haut, si cela semblait constituer un "surplus", il serait peut-être indiqué de continuer à désigner d'autres terrains à ces fins étant donné qu'il se peut qu'il n'y ait pas suffisamment à Kanata de terrains désignés à des fins d'emploi dispersé. La question fera l'objet de discussions avec le Canton de Goulbourn.

ERRATA

(Remplacer la page converture arrière par la page qui suit.)

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude, étant donné que cette étude établira les mécanismes régissant la croissance dans la Collectivité urbaine du Sud, notamment, un seuil de population de 75 000 habitants dans chacune des Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest, le prolongement de la construction d'un couloir de transport en commun jusqu'aux centres-villes de Kanata et d'Orléans, et des niveaux minimums d'emploi dans ces collectivités (un niveau rationnel établi par le biais d'une étude technique à la phase 2).

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'aménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985. (Reporté)

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

   a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

   b) de l'augmentation de la taille des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour le 15 février 1985.